

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 39 (1930)
Heft: 21

Rubrik: Todes-Anzeige : Kaspar Pfyl-Waldis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Todes-Anzeige

Den verehrlichen Vereinsmitgliedern machen wir hiemit die schmerzliche Mitteilung, dass unser Mitglied

Herr

Kaspar Pfyl-Waldis

Besitzer des Hotel Drei Königen Schwyz

am 16. Mai nach langer Krankheit im Alter von 63 Jahren gestorben ist.

Indem wir Ihnen hievon Kenntnis geben, bitten wir, dem Heimgegangenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

Namens des Zentralvorstandes
Der Zentralpräsident:
Dr. H. Seiler.

Inhalts-Übersicht

Einladung Delegiertenversammlung S. H. V. Haupt-Artikel:

Aktuelles — Auskunftsdiens bei Reisebureaux etc. — Ausbildung im Portierberuf — Grosse Schweizer Alpenroute — Sprachgewandtes Zugspersonal.

Petit-Artikel:

Eine Million für die St. Moritzer Strassen — Von der wirtschaftlichen Bedeutung eines Weltbades.

Kleine Meldungen und Notizen.

Illustrierte Monatsbeilage „Hotel-Technik“

Sprachgewandtes Zugspersonal bei den Bundesbahnen

Auf Grund eingelaufener Klagen über bestehende Mängel in der sprachlichen Ausbildung von Zugführern und Kondukteuren auf schweizer Hauptlinien wandte sich unlängst die Direktion des Zentralbureau an die Generaldirektion S. B. B., mit dem Ersuchen um gefl. Auskunft hinsichtlich der derzeitigen Praxis bei Einstellung, Weiterbildung und Verwendung sprachgewandten Zugspersonals speziell in Zügen mit starker Ausländerbesetzung. Auf diese Anfrage erfolgte nun dieser Tage Antwort der Generaldirektion, der wir im Auszuge folgende Daten entnehmen:

„Im Jahre 1925 sind neue Vorschriften betreffend die Aufnahme der Lehrlinge für den Zugsdienst und die berufliche Ausbildung des Zugspersonals erlassen worden. Diese schreiben vor, dass bei der Aufnahme der Lehrlinge vorab diejenigen Bewerber berücksichtigt werden sollen, die mehrere Fremdsprachen kennen. Tatsächlich sind seither keine Kondukteurlehrlinge eingestellt worden, die nicht wenigstens drei Sprachen kennen. Dabei wird der Kenntnis der englischen Sprache besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Um das Zugspersonal fortgesetzt auf der Höhe seiner Aufgabe zu halten, werden von der Bundesbahnverwaltung regelmässig Instruktionkurse veranstaltet. Den Zugsbegleitern wird ferner die Möglichkeit gegeben, auf Kosten der Verwaltung Sprachkurse zu besuchen und sich in andere Sprachgebiete versetzen zu lassen. Von dieser Möglichkeit wird ständig Gebrauch gemacht.

Um die Kondukteure so wenig als möglich der Billetkontrolle zu entziehen und ihnen somit Gelegenheit zu geben, sich in diesem ihrem eigentlichen Tätigkeitsgebiet möglichst grosse Übung anzueignen, wird darauf gehalten, sie so wenig als möglich zum Dienst in Güterzügen heranzuziehen. Sie völlig von dieser Leistung zu entbinden, ist nicht möglich, weil die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes sowie die erhöhten Anforderungen während der Reisesaison, insbesondere auch an Sonntagen, es mit sich bringen, dass eine grössere Anzahl Kondukteure vorhanden sein muss, als für den Personenverkehr an Werktagen nötig wäre. Dass aber sprachkundige junge Kondukteure in Güterzugsdiensten die Altersgrenze abwarten müssen, ist nicht zutreffend.

Zurzeit ist noch eine Anzahl älterer Zugsbegleiter vorhanden, die nur eine Fremdsprache kennen. Diese im übrigen durchaus geeigneten Beamten können nicht zurückgestellt werden. Wir befinden uns gegenwärtig in einer Übergangsperiode. Die getroffenen Massnahmen, die sich bewährt haben und eine sichere, rasche und zuvorkommende Bedienung der Reisenden bezwecken, werden sich aber in den nächsten Jahren in grösserem Umfang auswirken.

Wir prüfen gegenwärtig noch, ob und in welchem Masse eine weitergehende Spezialisierung des Personals für die Bedienung der Schnellzüge möglich ist.“

Wie aus diesen Darlegungen ersichtlich, schenkt die Generaldirektion der Angelegenheit ihre stete Aufmerksamkeit und sorgt namentlich, worüber keine Zweifel bestanden, auch in zweckmässiger Weise für sprachliche Weiterbildungsmöglichkeiten des Personals. In Kreisen der Fremdenverkehrs-Interessenten wird man von dieser Tatsache mit Befriedigung Kenntnis nehmen, in der Gewissheit, dass die Bahnverwaltung auch dort, wo vielleicht noch Lücken in der sprachlichen Ausbildung des Betriebspersonals bestehen mögen, entsprechende Abhilfe schaffen wird.

„Grosse Schweizer Alpenroute“

Dr. H. A. Gurtner, Lauterbrunnen

(Fortsetzung)

4.

Es ist nun aber keineswegs gesagt, dass das kontinentale Land mit dem dichtesten Automobilbestand auch verhältnismässig am meisten Touristenautomobile nach der Schweiz sendet. Ist die Schweiz das bevorzugte Reiseland des Automobilisten? Hierüber fehlt uns ausführliches Zahlenmaterial zur Dokumentierung und wir können nur darauf hinweisen, dass die Zahl der einreisenden landesfremden Automobile in der Schweiz im letzten Jahr das 130ste Tausend überschritten hat, während uns bekannt ist, dass das grosse Deutsche Reich nur von 65,585 fremden Automobilen besucht worden ist und das bekannte „Reiseland“ Italien nur ca. 77,000 Gäste in Automobilen zählte; das heisst: wenn wir je drei Gäste pro Wagen annehmen, so kämen wir auf ca. 26,000 Automobile. Aus diesen Vergleichen dürfen wir auf eine Bevorzugung der Schweiz als Reiseland schliessen.

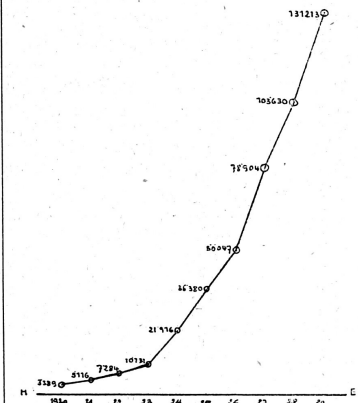
Betrachten wir nun an Hand der Zollstatistik die Bewegung und Entwicklung des Automobilismus der Schweiz.

Der Personenwagenbestand der Schweiz hat sich nach der folgenden Zahlenreihe entwickelt:

1920	1921	1922	1923 ¹⁾	1924 ²⁾
5,411	8,902	15,011	16,697	22,540
1925	1926	1927	1928	1929
28,679	36,070	45,584	52,923	55,149

Die Anzahl der zu vorübergehendem Aufenthalt — Autotourismus — in die Schweiz eingefahrenen fremden Automobile weist die folgende Reihe auf:

1920	1921	1922	1923	1924
3,389	5,116	7,284	10,131	21,916
1925	1926	1927	1928	1929
36,380	50,047	78,904	103,630	131,213



Die Intensität der Zunahme im internationalen Tourismus geht ungefähr auf fünf Jahre zurück. Während bis mit 1923 die jährliche Zunahme unter 3,000 blieb, betrug sie in den Jahren

1924	1925	1926	1927	1928	1929
+11,785	+14,464	+13,667	+28,857	+24,726	+27,583

¹⁾ 1920—1923, Bestand am 30. Juni.
²⁾ Von 1924 an, Bestand am 31. Dez.

Es ist keineswegs von ungefähr, dass 1924 die Zahl der eingefahrenen Wagen sich gegenüber dem Vorjahr verdoppelt hat. Auf diesen Zeitpunkt entfällt die grosse prozentuale Steigerung und sie ist auf die Schaffung der sogenannten „provisorischen Eintrittskarte“ zurückzuführen, an deren Einführung, von Genf ausgehend, verschiedene Verkehrsorganisationen der welschen Schweiz und die schweizerische Verkehrszentrale einen hervorragenden Anteil haben. Damals noch sind mehr Automobile mit dem Zollaussweis der Triptyks als mit der provisorischen Eintrittskarte über die Grenze gekommen. Die Zahlen standen: 9,954 mit Triptyk und 7,840 mit provisorischer Eintrittskarte. Heute, das heisst im Jahre 1929 stehen 59,081 Triptyks gegen 65,624 provisorische Eintrittskarten. Die Bemühungen der S. V. Z. haben reiche Früchte getragen und wir möchten die Behörden der Verkehrszentrale ermuntern, die Zollerleichterungen noch weiter auszubauen. Der nächste Schritt sollte unseres Erachtens in einer weiteren Verlängerung der Geltungsdauer der ursprünglichen Fünftagekarte unternommen werden und in einer noch vermehrten Propagierung ihrer Anwendung.

Wie sich der Anteil der verschiedenen Nationen am internationalen Autotourismus in der Schweiz gestaltet hat, ersehen wir aus der folgenden Übersicht der an den Grenzposten geprüften Triptyks der einfahrenen Wagen:

	1925	1926	1927	1928	1929
Frankreich	6,059	6,602	9,287	12,847	17,523
Deutschland	2,082	3,886	6,749	11,794	18,399
Italien	2,522	2,954	3,740	5,315	8,642
England	1,724	2,163	2,436	3,550	3,834
Oesterreich	655	1,003	1,816	2,668	3,282
Belgien	777	782	855	1,351	1,544
Holland	686	842	1,096	1,308	1,974
Amerika	183	352	527	766	1,375
Tschechoslowakei ⁵⁾	112	241	292	739	1,171
Spanien-Portugal	108	123	166	292	320
Afrika	27	24	120	243	335
Dänemark ⁶⁾	77	104	193	238	400
Rumänien ⁷⁾	52	65	197	172	189
Russland ⁸⁾	2	17	53	39	80
Asien	2	10	20	9	6
Australien	1	3	10	2	9
Total Triptyks	15,078	19,171	27,757	41,333	59,081

Diese Übersicht kann uns jedoch nicht genauen Aufschluss über die tatsächliche Beteiligung am ganzen Autotourismus geben, da sie nur die Aufteilung der Triptyks enthält. Das Total der Einreisen hat sich aber nach der folgenden Aufstellung entwickelt:

	1925	1926	1927	1928	1929
Triptyks	15,078	19,171	27,757	41,333	59,081
Prov. Eintrittskarten	16,177	25,816	45,217	55,997	65,624
Freipässe	5,125	5,181	5,714	6,231	6,508
Total Automobile	36,380	50,168	78,688	103,561	131,213

Da die offizielle Statistik der Oberzoll-direktion jedoch nicht die Aufteilung der mit Triptyk, Freipass und provisorischer Eintrittskarte einreisenden Automobile wiedergibt, so müssen wir uns an die Zahlen der Triptyks halten. Für 1929 erfassen wir so nur 45 % der Einreisen. Bei den Grenzübertritten mit provisorischer Eintrittskarte wissen wir aus der Statistik nur, über welchen Zollkreis, z. B. Basel, Genf etc. sie erfolgt sind. Wollten wir aus dem Einreisepunkt auf die Nationalität schliessen, so würde dies zu ganz ungewissen Konstruktionen führen. In Basel beispielsweise führen deutsche und französische Wagen ein und wir wissen nicht, mit welchem Anteil am Gesamtkontingent wir die Nationalitäten einschätzen dürfen. Über Basel werden aber auch Holländer, Belgier und Engländer einreisen. Wir sind also von der Zollstatistik in diesem Punkt vollständig im Stich gelassen. Es wäre für die statistische Ermittlung des Anteiles der einzelnen Staaten sehr zu begrüssen, wenn die Oberzoll-direktion eine Feststellung der Staaten vornehmen würde. Heute müssen wir leider allein auf die Triptyks abstellen, die jedoch, wie oben erwähnt, nur 45 % der Einreisen ausmachen. Die prozentuale Beteiligung der einzelnen Länder der mit Triptyk im Jahre

⁵⁾ + Polen + Ungarn.
⁶⁾ + Norwegen + Schweden.
⁷⁾ + Jugoslawien + Serbien + Bulgarien + Griechenland.
⁸⁾ + Lettland + Finnland.

Wöchentlicher Ruhetag. Wie die Tagespresse am letzten Freitag-Abend melden konnte, hat das Volkswirtschaftsdepartement den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die wöchentliche Ruhezeit fertiggestellt und dem Gesamtbundesrat vorgelegt, der noch im Laufe dieses Monats die Vorlage beraten dürfte. Weiter wird in der Pressemeldung gesagt, in dem vom Volkswirtschaftsdepartement mit den interessierten Kreisen geführten Vorverhandlungen sei in den wesentlichen Punkten ein Einigung erzielt worden, doch bleibe immerhin noch die Frage der freien Sonntage für das Wirtschaftspersonal abzuklären. Sodann scheinen vonseiten der Hotelier keine Einwendungen mehr gegen den Entwurf gemacht zu werden.

Ob letzteres zutrifft oder nicht, hängt in erster Linie vom Wortlaut des definitiven Entwurfes ab. Wir hoffen gerne, die Vorlage trage den Sonderverhältnissen in der Hotelierlei soweit Rechnung, dass dieser Erwerbszweig seine Zustimmung vorbehaltlos erteilen kann.

1929 eingefahrenen Automobile stellt sich wie folgt:

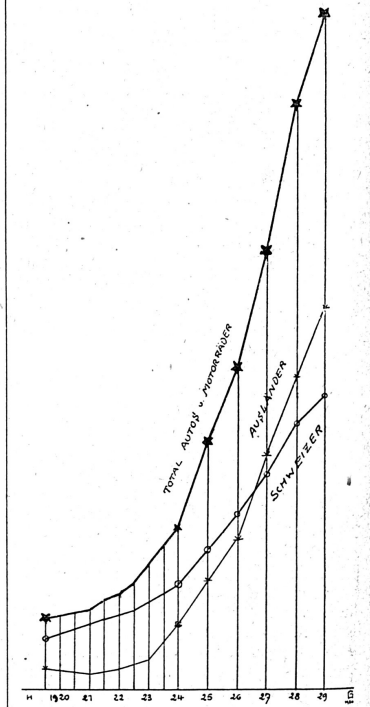
31,1 % Deutschland, 29,6 % Frankreich, 14,6 % Italien, 6,4 % England, 5,5 % Oesterreich; unter 5 % Holland, Belgien, Amerika, Tschechoslowakei etc.

Wenn wir uns nun erinnern, dass Deutschland, Holland und wohl auch Oesterreich, Tschechoslowakei und Italien in der Automobilisierung zurückstehen, sich aber sicher noch in den nächsten Jahren entwickeln werden, dann muss uns zur Überzeugung kommen, dass wir auch heute noch auf eine starke Weiterentwicklung des Automobilismus zählen dürfen.

Vergessen wir nun nicht, dass am Automobilverkehr in der Schweiz auch die einheimischen Automobile und die ausländischen und einheimischen Motorräder beteiligt sind, und erst die Addition all dieser Beteiligten die Totalzahl der Motorvehikel ergibt, welche die schweizerischen Strassen befahren. Die Totalzahlen stellen sich wie folgt:

	1925	1926	1927	1928	1929
Ausländische Autos	36,380	50,168	78,688	103,561	131,213
Schweizer Autos	28,679	36,070	45,584	52,923	57,256
Summa	65,059	86,238	124,272	156,484	188,469
Ausländische Motorräder	1,247	1,618	1,795	2,786	3,123
Schweizer Motorräder	16,176	20,326	34,253	40,788	45,248
Summa	17,423	21,944	36,048	43,574	48,371
Total Motorvehikel	82,482	108,182	160,320	200,058	236,840

Graphisch dargestellt ergibt diese Entwicklung das folgende Bild:



(Schluss folgt)

Generalagentur f. d. Schweiz:
JEAN HAECKY IMPORT A. G.
BASEL

PORTO DELAFORCE alt fein rassig